



Bezirksregierung Münster • 48128 Münster

Kreis Steinfurt  
Umweltamt – SG 67/3 Immissionsschutz  
z. Hd. [REDACTED]  
Tecklenburger Str. 10  
48565 Steinfurt

11. Juli 2024  
Seite 1 von 8

Aktenzeichen:  
26.10.01-050/2024.0193  
Nr. 208-24

Auskunft erteilt:  
[REDACTED]

Durchwahl:  
+49 (0)251 411- [REDACTED]

Telefax:  
+49 (0)251 411- [REDACTED]

Raum: N [REDACTED]

E-Mail:  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Bitte verwenden Sie  
ausschließlich die Post-  
und Lieferanschrift:  
Bezirksregierung Münster  
48128 Münster

Dienstgebäude:

48143 Münster  
Telefon: +49 (0)251 411-0  
Poststelle@brms.nrw.de  
www.brms.nrw.de

ÖPNV - Haltestellen:  
Domplatz: Linien 1, 2, 4, 9,  
10, 11, 12, 13, 14, 22

Konto der Landeshauptkasse:  
Landesbank Hessen-Thürin-  
gen (Helaba)  
IBAN: DE59 3005 0000 0001  
6835 15  
BIC: WELADEDXXX  
Gläubiger-ID:  
DE59ZZZ00000094452

Datenschutzhinweise:  
www.bezreg-muenster.de/  
de/datenschutz/index.html

**Luftfahrthindernisse außerhalb von Bauschutzbereichen**  
Luftrechtliche Teilzustimmung  
Errichtung eines Windparks (8 Anlagen) nahe Greven  
Flur 23, Flurstück 26; Flur 12, Flurstücke 242

Ihr Schreiben vom 14. Mai 2024  
Ihr Geschäftszeichen: 67/3-566.0007/24/1.6.2-0019974

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Hemsing,

per o.g. Schreiben baten Sie mich, aus luftrechtlicher Sicht zu der beab-  
sichtigten Errichtung eines Windparks Stellung zu nehmen.  
Nach der gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG erforderlichen Beteiligung der Deut-  
schen Flugsicherung DFS teile ich mit,

**dass ich meine Zustimmung zur Errichtung der Windenergieanlage,  
gemäß § 14 Abs. 1 LuftVG und § 18a LuftVG,**

**teilweise erteile.**

Aus zivilen und militärischen Hindernis- und Flugbetriebsgründen beste-  
hen gegen die Errichtung der Windenergieanlage mit einer maximalen  
Höhe von

WEA Nr. 7: 299,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund)  
WEA Nr. 8: 250,00 m ü. NN (200,00 m ü. Grund)

keine Einwendungen.



Für die Windenergieanlagen WEA Nr. 1 bis Nr. 6 erfolgt eine Versagung in einem gesonderten Schreiben.

11. Juli 2024  
Seite 2 von 8

### Auflagen

Jedwede Abweichung vom beantragten Standort und der einleitend benannten Höhe ist mir zur Prüfung vorzulegen. Eine erneute luftrechtliche Bewertung behalte ich mir vor.

An der Windenergieanlage ist eine Tages- und Nachtkennzeichnung gemäß der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen“ vom 15.12.2023 (BAnz AT 28.12.2023 B4) anzubringen und eine Veröffentlichung als Luftfahrthindernis zu veranlassen.

Da eine Tageskennzeichnung für die Windkraftanlage erforderlich ist, sind die Rotorblätter der Windkraftanlage weiß oder grau auszuführen; im äußeren Bereich sind sie durch 3 Farbfelder von je 6 m Länge

- a) außen beginnend mit 6 Meter orange 6 Meter weiß - 6 Meter orange oder
- b) außen beginnend mit 6 Meter rot - 6 Meter weiß oder grau - 6 Meter rot

zu kennzeichnen. Hierfür sind die Farbtöne Verkehrsweiß (RAL 9016), grauweiß (RAL 9002), lichtgrau (RAL 7035), achatgrau (RAL 7038), Verkehrsorange (RAL 2009) oder Verkehrsrot (RAL 3020) zu verwenden. Die Verwendung entsprechender Tagesleuchtfarben ist zulässig.

Aufgrund der beabsichtigten Höhe der Windkraftanlage ist das Maschinenhaus auf halber Höhe rückwärtig umlaufend mit einem mindestens 2 Meter hohen orange/roten Streifen zu versehen. Der Streifen darf durch grafische Elemente und/oder konstruktionsbedingt unterbrochen werden; grafische Elemente dürfen maximal ein Drittel der Fläche der jeweiligen Maschinenhausseite beanspruchen.

Der Mast ist mit einem 3 Meter hohen Farbring in orange/rot, beginnend in 40 Meter über Grund oder Wasser, zu versehen. Bei Gittermasten muss dieser Streifen 6 Meter hoch sein. Die Markierung kann aus technischen Gründen oder bedingt durch örtliche Besonderheiten versetzt angeordnet werden.

An den Windenergieanlagen ist ein Tagesfeuer (Mittelleistungsfeuer Typ A, 20 000 cd, gemäß ICAO Anhang 14, Band I, Tabelle 6.1 und 6.3 des Chicagoer Abkommens) zu installieren. Das Tagesfeuer muss auf dem Dach des Maschinenhauses gedoppelt installiert werden. Außerhalb von Hindernisbegrenzungsflächen an Flugplätzen darf das Tagesfeuer um mehr als 50 m überragt werden.

Die Nachtkennzeichnung von Windenergieanlagen mit einer max. Höhe von bis 315 m ü. Grund/Wasser erfolgt durch Feuer W, rot.

In diesen Fällen ist eine zusätzliche Hindernisbefeuerungsebene, bestehend aus Hindernisfeuer, am Turm auf der halben Höhe zwischen Grund/Wasser und der Nachtkennzeichnung auf dem Maschinenhausdach erforderlich. Sofern aus technischen Gründen notwendig, kann bei der Anordnung der Befeuerungsebene um bis zu 5 Meter nach oben/unten abgewichen werden. Dabei müssen aus jeder Richtung mindestens zwei Hindernisfeuer sichtbar sein. Ist eine zusätzliche Infrarotkennzeichnung (AVV, Anhang 3) vorgesehen, ist diese auf dem Dach des Maschinenhauses anzubringen.

Bei Anlagenhöhen von mehr als 315 m ü. Grund/Wasser ist vom Antragsteller ein flugbetriebliches Gutachten mit Kennzeichnungskonzept (Tages- und Nachtkennzeichnung) vorzulegen. Die zuständige Landesluftfahrtbehörde entscheidet nach Prüfung des Gutachtens über die Zustimmung zur Errichtung der Windenergieanlage.

Es ist (z. B. durch Doppelung der Feuer) dafür zu sorgen, dass auch bei Stillstand des Rotors sowie bei mit einer Blinkfrequenz synchronen Drehzahl mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist.

Der Einschaltvorgang erfolgt grundsätzlich über einen Dämmerungsschalter gemäß der AVV, Nummer 3.9.

**Der Standort der WKAs befindet sich innerhalb des kontrollierten Luftraums der Luftraumklasse „D“ (Kontrollzone Münster), der am Erdboden beginnt.**

Gemäß SERA.5005 c) 5. müssen Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht eine Mindestflughöhe von 1000 Fuß über dem höchsten Hindernis im Um-

kreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs einhalten, außer wenn dies für Start und Landung notwendig ist. Zu einem großen Anteil landet bzw. startet der Verkehr, der sich in einer Kontrollzone bewegt. Das heißt, die Vorgaben für Mindestabstände bei Flügen nach Sichtflugregeln bei Nacht werden in Kontrollzonen durch das Flugvorhaben nicht mehr flächendeckend eingehalten.

Die Flugsicherungskontrollstelle (Tower) lenkt diesen Verkehr. Für eine sichere, geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung (§ 27c LuftVG) ist es daher unerlässlich, dass für den Luftfahrzeugführer die rechtzeitige Erkennbarkeit der gesamten Hindernissituation im kontrollierten Luftraum mit Vertikalbewegungen ab dem bzw. bis zum Erdboden sichergestellt ist.

Der Wirkraum einer BNK hat einen Radius von lediglich 4 km. Das BMDV (ehemals BMVI) hat sich bei der Festlegung des Wirkraums auf Aussagen der Bundeswehr gestützt. Die professionell ausgebildeten Piloten der Bundeswehr fliegen jedoch mit visueller Unterstützung und sind permanent auf Ausweichmanöver eingestellt.

Ein Pilot eines Kleinflugzeugs auf einem Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht (NVFR) hat keine Unterstützung und ist auf die direkte und weiträumige visuelle Erkennung von Hindernissen angewiesen. Die Erfassung von Luftfahrzeugen mit eingeschaltetem Transponder und die Aktivierung der BNK innerhalb des 4-km-Radius entspricht umgerechnet einer Flugzeit bis zum Hindernis von 1,1 Minuten (bei einer Fluggeschwindigkeit von 115 Knoten für C172 oder P28A). Hatte der Pilot zunächst Kurs auf das nun sichtbar werdende Hindernis genommen, kann es zu Ausweichmanövern bzw. Korrekturen kommen, um einen ausreichenden (lateralen) Abstand herzustellen.

Die Flugsicherungskontrollstelle muss sich jedoch auf die Einhaltung der vorab freigegebenen Streckenführung verlassen können. Eine Nichteinhaltung hat Auswirkungen auf weiteren Verkehr und die Planung des Lotsen innerhalb dieses relativ kleinen Luftraums. Siehe oben zu § 27c LuftVG.

Abseits der veröffentlichten Meldepunkte und Strecken darf in Absprache mit dem Tower geflogen werden bzw. der Tower darf Luftfahrzeugführern auch direkte Kurse freigeben, z.B. Rettungsflüge, Inspektionsflüge im Hafen.

Aus flugsicherungsbetrieblichen Gründen bestehen daher erhebliche Bedenken gegen die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung (BNK) mit dem lateralen Wirkraum der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen vom 24. April 2020 (BAnz AT 30.04.2020 B4), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 15.12.2023 (BAnz AT 28.12.2023 B4), von 4 km.

Aus diesem Grund ergeht meine Zustimmung zur Einrichtung einer BNK nur, wenn diese mit einem Wirkraum von 10 km betrieben wird. Sofern diese Erweiterung nicht möglich ist, wird der Einsatz einer BNK abgelehnt. [REDACTED]

Das Feuer W rot, bzw. Feuer W, rot ES ist so zu installieren, dass immer mindestens ein Feuer aus jeder Richtung sichtbar ist. Gegebenenfalls müssen die Feuer gedoppelt, jeweils versetzt auf dem Maschinenhausdach - nötigenfalls auf Aufständungen - angebracht werden. Dabei ist zu beachten, dass die gedoppelten Feuer gleichzeitig (synchron blinkend) betrieben werden. Das gleichzeitige Blinken ist erforderlich, damit die Feuer der Windkraftanlage während der Blinkphase nicht durch einen Flügel des Rotors verdeckt werden.

Die Blinkfolge der Feuer auf Windenergieanlagen ist zu synchronisieren. Die Taktfolge ist auf 00.00.00 Sekunde gemäß UTC mit einer zulässigen Null-Punkt-Verschiebung von  $\pm 50$  ms zu starten.

Für die Ein- und Ausschaltvorgänge der Nachtkennzeichnung bzw. Umschaltung auf das Tagesfeuer sind Dämmerungsschalter, die bei einer Umfeldhelligkeit von 50 bis 150 Lux schalten, einzusetzen.

Bei Ausfall der Spannungsquelle muss sich die Befeuerung automatisch auf ein Ersatzstromnetz umschalten.

Mehrere in einem bestimmten Areal errichtete Windenergieanlagen können als Windenergieanlagen-Blöcke zusammengefasst werden. Grundsätzlich bedürfen nur die Anlagen an der Peripherie des Blocks, nicht aber die innerhalb des Blocks befindlichen Anlagen einer Kennzeichnung durch Feuer für die Tages- und Nachtkennzeichnung. Überragen einzelne Anlagen innerhalb eines Blocks signifikant die sie umgebenden Hindernisse, so sind diese ebenfalls zu kennzeichnen. Bei einer Gefahr für

die Sicherheit des Luftverkehrs behalte ich mir vor die Befuerung aller Anlagen anzuordnen.

Bei Feuern mit sehr langer Lebensdauer des Leuchtmittels (z. B. LED) kann auf ein „redundantes Feuer“ mit automatischer Umschaltung verzichtet werden, wenn die Betriebsdauer erfasst und das Leuchtmittel bei Erreichen des Punktes mit 5 % Ausfallwahrscheinlichkeit getauscht wird. Bei Ausfall des Feuers muss eine entsprechende Meldung an den Betreiber erfolgen.

Störungen der Feuer, die nicht sofort behoben werden können, sind dem NOTAMOffice in Langen unter der Rufnummer [REDACTED] oder per E-Mail [REDACTED]@lfa.de [REDACTED] bekannt zu geben. Der Ausfall der Kennzeichnung ist so schnell wie möglich zu beheben. Sobald die Störung behoben ist, ist das NOTAM-Office unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Ist eine Behebung innerhalb von zwei Wochen nicht möglich, ist das NOTAM-Office und die zuständige Landesluftfahrtbehörde, nach Ablauf der zwei Wochen erneut zu informieren.

Für den Fall einer Störung der primären elektrischen Spannungsversorgung muss ein Ersatzstromversorgungskonzept vorliegen, das eine Versorgungsdauer von mindestens 16 Stunden gewährleistet. Im Fall der geplanten Abschaltung ist der Betrieb der Feuer bis zur Wiederherstellung der Spannungsversorgung sicherzustellen. Die Zeitdauer der Unterbrechung zwischen Ausfall der Netzversorgung und Umschalten auf die Ersatzstromversorgung darf 2 Minuten nicht überschreiten. Diese Vorgabe gilt nicht für die Infrarotkennzeichnung.

Eine Reduzierung der Nennlichtstärke beim Tagesfeuer und „Feuer W, rot“ ist nur bei Verwendung der vom Deutschen Wetterdienst (DWD) anerkannten meteorologischen Sichtweitenmessgeräten möglich. Installation und Betrieb haben nach den Bestimmungen des Anhangs 4 der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen zu erfolgen.

Die in den Auflagen geforderten Kennzeichnungen sind nach Erreichen einer Hindernishöhe von mehr als 100 m ü. Grund zu aktivieren und mit Notstrom zu versorgen.

Sollten Kräne zum Einsatz kommen, sind diese ab 100 m ü. Grund mit einer Tageskennzeichnung und an der höchsten Stelle mit einer Nachtkennzeichnung (Hindernisfeuer) zu versehen.

**Der Betreiber hat den Ausfall der Kennzeichnung unverzüglich zu beheben. Da die WEA aus Sicherheitsgründen als Luftfahrthindernis veröffentlicht werden muss, sind, erwarte ich, dass mir der Baubeginn unaufgefordert rechtzeitig unter Angabe meines Aktenzeichens [REDACTED] bekannt geben wird. Dabei sind folgende endgültige Veröffentlichungsdaten für die Anlage anzugeben:**

1. Mindestens 6 Wochen vor Baubeginn dieses Datum [REDACTED]
2. Spätestens 4 Wochen nach Errichtung die endgültigen Vermessungsdaten zu übermitteln, um die Vergabe der ENR- Nr. und die endgültige Veröffentlichung in die Wege leiten zu können.

Diese Meldung der endgültigen Daten umfasst dann die folgenden Details:

- a. DFS- Bearbeitungsnummer
- b. Name des Standortes
- c. Art des Luftfahrthindernisses
- d. Geogr. Standortkoordinaten [Grad, Min., Sek. mit Angabe des Bezugsellipsoid (Bessel, Krassowski oder WGS 84 mit einem GPS-Empfänger gemessen)]
- e. Höhe der Bauwerksspitze [m ü. Grund]
- f. Höhe der Bauwerksspitze [m ü. NN, Höhensystem: DHHN 92]
- g. Art der Kennzeichnung [Beschreibung]

Der Deutschen Flugsicherung ist unter dem Aktenzeichen **NW 9512 a** ein Ansprechpartner mit Anschrift und Telefonnummer, der einen Ausfall der Befuerung meldet bzw. für die Instandsetzung zuständig ist, mitzuteilen.

#### **Kostenentscheidung:**

Gem. §§ 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14.02.1984 (BGBl. I S. 346) in Verbindung mit Abschnitt V Ziffer 13 des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV in der zurzeit gültigen Fassung wird für diese Zustimmung eine Gebühr in Höhe von

[REDACTED]  
(in Worten: eintausendzweihundert [REDACTED])

Das Gebührenverzeichnis sieht einen Gebührenrahmen von 70,00 € bis 5.000,00 € für die Zustimmung zu Bauvorhaben (§§ 12, 14, 15 und 17 LuftVG) vor. Die Gebühr wird in dieser Höhe unter Berücksichtigung des mit dieser Entscheidung verbundenen Verwaltungsaufwandes festgesetzt und bewegt sich im unteren Bereich des festgesetzten Gebührenrahmens.

Ich bitte um Überweisung des Betrages innerhalb 2 Wochen auf das nachstehend genannte Konto:

Kreditinstitut:

IBAN:

BIC:

Bitte geben Sie bei der Zahlung unbedingt das folgende Geschäftszeichen an:

Ohne diese Angabe kann eine Zuordnung der Zahlung nicht erfolgen. Eine Gebührenbefreiung im Sinne von § 8 VwKostG kommt nicht in Betracht, da Sie die Gebühren Dritten auferlegen können.

**Rechtsbehelfsbelehrung:**

Gegen die Gebührenfestsetzung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Münster, Piusallee 38, 48147 Münster erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag  
gez. Carsten Liska





Bezirksregierung Münster • 48128 Münster

11. Juli 2024  
Seite 1 von 12

Kreis Steinfurt  
Umweltamt – SG 67/3 Immissionsschutz  
z. Hd. [REDACTED]  
Tecklenburger Str. 10  
48565 Steinfurt

Aktenzeichen:  
26.10.01-050/2024.0193  
Nr. 208-24

Auskunft erteilt:  
[REDACTED]

Durchwahl:  
+49 (0)251 411- [REDACTED]

Telefax:  
+49 (0)251 411- [REDACTED]

Raum: [REDACTED]

E-Mail:  
[REDACTED]

**Luftfahrthindernisse außerhalb von Bauschutzbereichen**  
Luftrechtliche Teilversagung  
Errichtung eines Windparks (8 Anlagen) nahe Greven  
Flur 13, Flurstück 149; Flur 12, Flurstücke 192, 16

Bitte verwenden Sie  
ausschließlich die Post-  
und Lieferanschrift:  
Bezirksregierung Münster  
48128 Münster

Ihr Schreiben vom 14. Mai 2024  
Ihr Geschäftszeichen: 67/3-566.0007/24/1.6.2-0019974

Dienstgebäude:

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau [REDACTED]

48143 Münster  
Telefon: +49 (0)251 411-0  
Poststelle@brms.nrw.de  
www.brms.nrw.de

per o.g. Schreiben baten Sie mich, aus luftrechtlicher Sicht zu der beab-  
sichtigten Errichtung eines Windparks Stellung zu nehmen.

ÖPNV - Haltestellen:  
Domplatz: Linien 1, 2, 4, 9,  
10, 11, 12, 13, 14, 22

Nach der gemäß § 31 Abs. 3 LuftVG erforderlichen Beteiligung der Deut-  
schen Flugsicherung DFS teile ich mit,

Konto der Landeshauptkasse:  
Landesbank Hessen-Thürin-  
gen (Helaba)  
IBAN: DE59 3005 0000 0001  
6835 15  
BIC: WELADEDXXX  
Gläubiger-ID:  
DE59ZZZ00000094452

**dass ich meine Zustimmung zur Errichtung der Windenergieanlage,  
gemäß § 14 Abs. 1 LuftVG,**

**teilweise versage.**

Datenschutzhinweise:  
www.bezreg-muenster.de/  
de/datenschutz/index.html

Die Versagung betrifft die nachfolgend genannten Anlagen:

WEA Nr. 1:	296,00 m ü. NN (247,00 m ü. Grund)
WEA Nr. 2:	300,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund)
WEA Nr. 3:	299,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund)
WEA Nr. 4:	299,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund)
WEA Nr. 5:	300,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund)
WEA Nr. 6:	299,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund)



Für die Windenergieanlagen WEA Nr. 4, Nr. 7 und Nr. 8 erfolgt eine Zustimmung in einem gesonderten Schreiben.

#### Gründe:

Alle fünf geplanten Windenergieanlagen würden im Falle ihrer Errichtung eine konkrete Gefährdung des Luftverkehrs i.S.v. § 29 LuftVG darstellen. Die konkrete Gefährdung ergibt sich aus dem Umstand der geringen Abstände zu veröffentlichten Sichtan- und -abflugverfahren, welche per DVO zur Luftverkehrsordnung (LuftVO) festgelegt sind sowie aus der Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H), welche ebenfalls per DVO festgelegt sind.

Die Deutsche Flugsicherung DFS führt in ihrer gutachtlichen Stellungnahme wie folgt aus:

#### **Zu WEA Nr. 1:**

*Die Windkraftanlage Nr. 1 (Standort N 52 04 32 E 007 35 19) mit einer maximalen Höhe von 296,00 m ü. NN (247,00 m ü. Grund) verursacht eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende ab 2025 per DVO festzulegende Anflugverfahren am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück:*

*ILS CAT I RWY 25:           Luftfahrzeugkategorien A-D von 296 (138), 309 (151), 337 (170), 347 (189) Fuß auf dann 420 (262), 430 (272), 440 (282), 450 (292) Fuß.*

*ILS CAT II RWY 25:       Luftfahrzeugkategorien A-D von 208 (50), 226 (68), 237 (79), 252 (94) Fuß auf dann 326 (168), 344 (186), 355 (237), 370 (252) Fuß.*

*Da gemäß Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb (NfL I – 328/01) die OCH (Hindernisfreihöhe über LandebahnSchwelle) von 99 Fuß bzw. gemäß ICAO-Doc. 8168 Vol. II („PANS-OPS“) die OCH von 147 Fuß überschritten wird, ist CAT III-Betrieb in diese Landerichtung nicht mehr zulässig.*

LPV CAT I RWY 25: Luftfahrzeugkategorien C-D von 337 (179), 347 (189) Fuß auf dann 457 (299), 467 (309) Fuß.

11. Juli 2024  
Seite 3 von 12

Gemäß ICAO-Doc. 8168 Vol. II (PANS-OPS) durchdringt die WKA die für den Mindeststeigfluggradienten (PDG) relevante Obstacle Identification Surface (OIS) für Instrumentenabflüge in Richtung 25 um 25 m. Daher müsste der hindernisbedingte PDG, der zukünftig bis zum Passieren von 700 Fuß MSL gilt, für den Höhenbereich von 700 Fuß bis zum Passieren von dann 1300 Fuß MSL auf 3.9 % angehoben werden. Betroffen sind die Standardinstrumentenabflugstrecken (SID) OSN und EXOBA 1W. Das Verfahren Richtung EXOBA wird 2025 eingeführt.

**Wegen der erheblichen Auswirkungen auf den IFR-Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück empfehlen wir dringend, die luftrechtliche Zustimmung zu versagen.**

**Um diese Anhebungen zu vermeiden, müsste die Bauhöhe an diesem Standort um mindestens 55,10 m reduziert werden.**

#### Zu WEA Nr. 2:

Die Windkraftanlage Nr. 2 (Standort N 52 04 13 E 007 35 04) mit einer maximalen Höhe von 300,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund) verursacht eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende ab 2025 per DVO festzulegende Anflugverfahren am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück:

ILS CAT I RWY 25: Luftfahrzeugkategorien A-D von 296 (138), 309 (151), 337 (170), 347 (189) Fuß auf dann 389 (231), 402 (244), 410 (252), 421 (263) Fuß.

ILS CAT II RWY 25: Luftfahrzeugkategorien A-D von 208 (50), 226 (68), 237 (79), 252 (94) Fuß auf dann 290 (132), 308 (150), 320 (162), 334 (176) Fuß.



*ILS CAT II RWY 25: Lufffahrzeugkategorien A-D von 208 (50), 226 (68), 237 (79), 252 (94) Fuß auf dann 256 (98), 274 (116), 286 (128), 300 (142) Fuß.*

*LPV CAT I RWY 25: Lufffahrzeugkategorien C-D von 337 (179), 347 (189) Fuß auf dann 375 (217), 385 (227) Fuß.*

*Diese Verfahren würden durch die WKA in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt.*

*Wegen der Auswirkungen auf den IFR-Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück empfehlen wir, die luftrechtliche Zustimmung zu versagen.*

*Um diese Anhebungen zu vermeiden, müsste die Bauhöhe an diesem Standort um mindestens 31,50 m reduziert werden.*

#### **Zu WEA Nr. 4:**

*Die Windkraftanlage Nr. 4 (Standort N 52 03 43 E 007 35 12) mit einer maximalen Höhe von 299,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund) verursacht eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende ab 2025 per DVO festzulegende Anflugverfahren am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück:*

*ILS CAT I RWY 25: Lufffahrzeugkategorien A-B von 296 (138), 309 (151) Fuß auf dann 309 (151), 322 (164) Fuß.*

*ILS CAT II RWY 25: Lufffahrzeugkategorien A-D von 208 (50), 226 (68), 237 (79), 252 (94) Fuß auf dann 223 (65), 240 (82), 252 (94), 266 (108) Fuß.*

*Um diese Anhebungen zu vermeiden, müsste die Bauhöhe an diesem Standort um mindestens 21,20 m reduziert werden.*

**Zu WEA Nr. 5:**

11. Juli 2024  
Seite 6 von 12

Die Windkraftanlage Nr. 5 (Standort N 52 03 45 E 007 35 39) mit einer maximalen Höhe von 300,00 m ü. NN (249,50 m ü. Grund) verursacht eine Anhebung der Hindernisfreihöhen OCA(H) für folgende ab 2025 per DVO festzulegende Anflugverfahren am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück:

ILS CAT I RWY 25:      Luftfahrzeugkategorien A-B von 296 (138), 309 (151) Fuß auf dann 310 (152), 323 (165) Fuß.

ILS CAT II RWY 25:      Luftfahrzeugkategorien A-D von 208 (50), 226 (68), 237 (79), 252 (94) Fuß auf dann 224 (66), 241 (83), 253 (95), 268 (110) Fuß.

Wegen der nachfolgenden Ablehnung aus Gründen, die den Sichtflug betreffen, haben wir auf eine abschließende Bewertung der erforderlichen Anhebung der Hindernisfreihöhen verzichtet.

Der Standort der geplanten Windkraftanlage befindet sich in einem Abstand von lediglich ca. 1.850 m zum per DVO zur LuftVO festgelegten und per NfL (Nachrichten für Luftfahrer) veröffentlichten Pflichtmeldepunkt WHISKEY. Der im NfL 1-847-16 (Festlegung von Mindestabständen von Hindernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren) festgelegte Mindestabstand von 2.000 m um Pflicht- und Bedarfsmeldepunkte wird damit nicht eingehalten.

Die Bewertung in diesem Einzelfall hat ergeben, dass keine Abschattung durch andere Hindernisse mit mindestens gleicher Höhe in Richtung des Meldepunktes vorliegt, die eine Errichtung der beantragten WKA zulassen würde:

Westlich bzw. nordwestlich von WHISKEY befinden sich Bestandsanlagen, deren maximale Höhe 189,35 m NN (139,50 m über Grund) beträgt (DFS-Gz. NW 4163).

Bei niedrig hängenden Wolken (Sondersichtflug, SVFR) würde die niedrigste zulässige Flughöhe über diesem Hindernis 1.500 Fuß MSL betragen, anstatt heute 1.120 Fuß (fliegbare 1.150-1.200 Fuß

MSL). Bis zu 380 Fuß heute zur Verfügung stehender vertikaler Spielraum würde dem Luftfahrzeug nicht mehr zur Verfügung stehen. An Pflichtmeldepunkten wird nach Anweisung der Flugsicherung (Tower) gewartet, wenn das Luftfahrzeug aus Verkehrsgründen nicht in die Kontrollzone einfliegen darf. Der Radius beim Warten beträgt bei typischen einmotorigen Luftfahrzeugen, die nach Sicht fliegen in Abhängigkeit ihrer spezifischen Fluggeschwindigkeit (ohne Betrachtung des Windeinflusses) von circa 115 Knoten angezeigter Fluggeschwindigkeit circa 1.000 m. Der Durchmesser eines Vollkreises beträgt somit 2.000 m.

Gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA - Standardised European Rules of the Air) sind bei Sichtflügen u.a. die Vorgaben zur Vermeidung von Kollisionen sowie die Vorgaben zu Wetterminima einzuhalten.

- Gemäß SERA.5005(f) sind Hindernisse in einer Höhe von mindestens 150 m oberhalb der höchsten Höhe zu überfliegen bzw. in einem Mindestabstand von 150 m zu umfliegen.
- Gemäß SERA.3105 in Verbindung mit SERA.5005(f) und gemäß SERA.5001 darf im unkontrollierten Luftraum bei einer angezeigten Fluggeschwindigkeit von bis zu 140 Knoten (in bestimmten Ausnahmen bis zu 250 Knoten) mit einer minimalen Flugsicht von 1.500 m (Hubschrauber 800 m) und „frei von Wolken“ in 150 m (500 Fuß) über Boden oder Wasser geflogen werden.
- Gemäß SERA.3105 in Verbindung mit SERA.5005(f) und gemäß SERA.5010 darf im kontrollierten Luftraum nach Sonder-Sichtflug „frei von Wolken“, mit Erdsicht, einer minimalen Flugsicht von 1500 m (Hubschrauber 800 m) bei einer tiefsten Wolkenuntergrenze von 180 m (600 Fuß) in 150 m (500 Fuß) über Boden oder Wasser geflogen werden.

Aufgrund der geplanten Windkraftanlage können die Vorgaben aus der SERA-Verordnung bei marginalen Sichtflugbedingungen (Sichtflugminima siehe oben) in Verbindung mit den festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln aus unserer Sicht nicht eingehalten werden.

Die DFS hält in diesem Einzelfall bei der Überhöhung der Bestandshindernisse einen Abstand von mindestens 2.000 m zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY für erforderlich, um auch weiterhin

den bei marginalen Wetterbedingungen erforderlichen Manövrier-  
raum zu erhalten und damit die Sicherheit zu gewährleisten. Dieser  
Abstand wird von der geplanten WKA nicht eingehalten.

Wegen der erheblichen Auswirkungen auf den VFR-Flugbetrieb  
am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück empfehlen wir drin-  
gend, die luftrechtliche Zustimmung zu versagen.

#### **Zu WEA Nr. 6:**

Der Standort der geplanten Windkraftanlage Nr. 6 (Standort N 52  
03 31 E 007 36 14) mit einer maximalen Höhe von 299,00 m ü. NN  
(249,50 m ü. Grund) befindet sich in einem Abstand von lediglich  
ca. 1.070 m zum per DVO zur LuftVO festgelegten und per NfL  
(Nachrichten für Luftfahrer) veröffentlichten Pflichtmeldepunkt  
WHISKEY.

Der im NfL 1-847-16 (Festlegung von Mindestabständen von Hin-  
dernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren) festgelegte Mindest-  
abstand von 2.000 m um Pflicht- und Bedarfsmeldepunkte wird da-  
mit nicht eingehalten.

Die Bewertung in diesem Einzelfall hat ergeben, dass keine Ab-  
schattung durch andere Hindernisse mit mindestens gleicher Höhe  
in Richtung des Meldepunktes vorliegt, die eine Errichtung der be-  
antragten WKA zulassen würde:

Westlich bzw. nordwestlich von WHISKEY befinden sich Be-  
standsanlagen, deren maximale Höhe 189,35 m NN (139,50 m  
über Grund) beträgt (DFS-Gz. NW 4163). Bei niedrig hängenden  
Wolken (Sondersichtflug, SVFR) würde die niedrigste zulässige  
Flughöhe über diesem Hindernis 1500 Fuß MSL betragen, anstatt  
heute 1.120 Fuß (fliegbar 1.150-1.200 Fuß MSL). Bis zu 380 Fuß  
heute zur Verfügung stehender vertikaler Spielraum würde dem  
Luftfahrzeug nicht mehr zur Verfügung stehen.

An Pflichtmeldepunkten wird nach Anweisung der Flugsicherung  
(Tower) gewartet, wenn das Luftfahrzeug aus Verkehrsgründen  
nicht in die Kontrollzone einfliegen darf. Der Radius beim Warten  
beträgt bei typischen einmotorigen Luftfahrzeugen, die nach Sicht



fliegen in Abhängigkeit ihrer spezifischen Fluggeschwindigkeit (ohne Betrachtung des Windeinflusses) von circa 115 Knoten angezeigter Fluggeschwindigkeit circa 1.000 m. Der Durchmesser eines Vollkreises beträgt somit 2.000 m.

Gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (SERA - Standardised European Rules of the Air) sind bei Sichtflügen u.a. die Vorgaben zur Vermeidung von Kollisionen sowie die Vorgaben zu Wetterminima einzuhalten.

- Gemäß SERA.5005(f) sind Hindernisse in einer Höhe von mindestens 150 m oberhalb der höchsten Höhe zu überfliegen bzw. in einem Mindestabstand von 150 m zu umfliegen.
- Gemäß SERA.3105 in Verbindung mit SERA.5005(f) und gemäß SERA.5001 darf im unkontrollierten Luftraum bei einer angezeigten Fluggeschwindigkeit von bis zu 140 Knoten (in bestimmten Ausnahmen bis zu 250 Knoten) mit einer minimalen Flugsicht von 1.500 m (Hubschrauber 800 m) und „frei von Wolken“ in 150 m (500 Fuß) über Boden oder Wasser geflogen werden.
- Gemäß SERA.3105 in Verbindung mit SERA.5005(f) und gemäß SERA.5010 darf im kontrollierten Luftraum nach Sonder-Sichtflug „frei von Wolken“, mit Erdsicht, einer minimalen Flugsicht von 1500 m (Hubschrauber 800 m) bei einer tiefsten Wolkenuntergrenze von 180 m (600 Fuß) in 150 m (500 Fuß) über Boden oder Wasser geflogen werden.

Aufgrund der geplanten Windkraftanlage können die Vorgaben aus der SERA-Verordnung bei marginalen Sichtflugbedingungen (Sichtflugminima siehe oben) in Verbindung mit den festgelegten Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln aus unserer Sicht nicht eingehalten werden.

Die DFS hält in diesem Einzelfall bei der Überhöhung der Bestandshindernisse einen Abstand von mindestens 2.000 m zum Pflichtmeldepunkt WHISKEY für erforderlich, um auch weiterhin bei marginalen Wetterbedingungen erforderlichen Manövrierraum zu erhalten und damit die Sicherheit zu gewährleisten. Dieser Abstand wird von der geplanten WKA nicht eingehalten.

*Wegen der erheblichen Auswirkungen auf den VFR-Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück empfehlen wir dringend, die luftrechtliche Zustimmung zu versagen.*

11. Juli 2024  
Seite 10 von 12

Die Ausführungen der Deutschen Flugsicherung sind plausibel, in sich schlüssig und in vollem Umfang nachvollziehbar, sodass ich mich als Landesluftfahrtbehörde der Stellungnahme an dieser Stelle inhaltlich anschließe.

Im Falle einer Errichtung würden die hier gegenständlichen Windenergieanlagen Nr. 1 bis Nr. 6 eine konkrete Gefährdung des Luftverkehrs darstellen. Diese Gefährdung ergibt sich aus dem Umstand, dass die Durchführung von Instrumentenflugverkehr einen hindernisfreien Luftraum bedarf. Im Falle der Anlagen Nr. 1 und Nr. 2 wäre durch die Errichtung der Instrumentenflugbetrieb im CAT III Betrieb für die Landerichtung 25 nicht mehr möglich.

Diese massiven Einschränkungen für den IFR Betrieb würden erhebliche Auswirkungen auf die Anfliegbarkeit des Flughafen Münster/Osnabrück mit sich führen.

Im Falle der Anlagen Nr. 5 und Nr. 6 läge eine konkrete Gefährdung des Sichtflugverkehrs vor, da der in Frage stehende Windpark in unmittelbarer Nähe zu veröffentlichten und festgelegten Sichtan- und -abflugverfahren liegt. Der 2.000 m breite Bereich um die Sichtan- und -abflugstrecken ermöglicht u.a. das Fliegen einer Umkehrkurve sowie eine sichere Begegnung von Luftfahrzeugen, die in die Kontrollzone ein- bzw. aus der Kontrollzone ausfliegen, und dies auch bei marginaler Sicht unter Sondersichtflugbedingungen. Im

Durch die Errichtung des hier gegenständlichen Windparks würde der Flugbetrieb am Flughafen Münster/Osnabrück sowohl im Sicht- als auch im Instrumentenflugverkehr massive Einschränkungen erfahren.

**Alle sechs Anlagen dürfen im Ergebnis aus luftrechtlicher Sicht**

**nicht errichtet**

**werden.**

**Kostenentscheidung:**

11. Juli 2024  
Seite 11 von 12

Gem. §§ 1 Abs. 1 und 2 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14.02.1984 (BGBl. I S. 346) in Verbindung mit Abschnitt V Ziffer 13 des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV in der zurzeit gültigen Fassung würde für die Zustimmung dieses Antrages eine Gebühr in Höhe von 500,00 € erheben. Das Gebührenverzeichnis sieht einen Gebührenrahmen von 70,00 € bis 5.000,00 € für die Zustimmung zu Bauvorhaben (§§ 12, 14, 15 und 17 LuftVG) vor. Die Gebühr wird in dieser Höhe unter Berücksichtigung des mit dieser Entscheidung verbundenen Verwaltungsaufwandes festgesetzt und bewegt sich im unteren Bereich des festgesetzten Gebührenrahmens. [REDACTED]  
[REDACTED] sich die Gebühr um [REDACTED]. Für die Erlaubniserteilung würde ich eine Gebühr i. H. v. [REDACTED], somit insgesamt:

(in Worten: zweitausendvierhundert [REDACTED])

erhoben.

Ich bitte um Überweisung des Betrages **innerhalb 2 Wochen** auf das nachstehend genannte Konto:

Kreditinstitut: [REDACTED]  
IBAN: [REDACTED]  
BIC: [REDACTED]

Bitte geben Sie bei der Zahlung unbedingt das folgende Geschäftszeichen an:

[REDACTED]

Ohne diese Angabe kann eine Zuordnung der Zahlung nicht erfolgen. Eine Gebührenbefreiung im Sinne von § 8 VwKostG kommt nicht in Betracht, da Sie die Gebühren Dritten auferlegen können.

**Rechtsbehelfsbelehrung:**

11. Juli 2024  
Seite 12 von 12

Gegen die Gebührenfestsetzung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Münster, Piusallee 38, 48147 Münster erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag  
gez. Carsten Liska

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]